



Till: Justitiedepartementet
ju.remissvar@regeringskansliet.se
ju.l2@regeringskansliet.se
Dnr: Ju2022/03386

Vår referens:
Ola Schönning
schonningjuristkonsult@telia.com
Helena Tiderman
helena.tiderman@rtp.se

Sundbyberg den 16 februari 2023

Remissvar: Nya trafikförsäkringsregler – stärkt skydd för försäkringstagare och andra som skadas i trafiken, Ds 2022:27

Personskadeförbundet RTP är en politiskt obunden medborgarrättsorganisation som arbetar för ett universellt utformat samhälle, där medborgarna har rätt till en livsriktad och individuellt anpassad rehabilitering för att kunna leva ett så aktivt och självständigt liv som möjligt. Förkortningen RTP står för rehabilitering, tillgänglighet och påverkan.

Övergripande

Personskadeförbundet RTP ser i stort sett positivt på de förslag och ändringar som anges i promemorian. Vi vill dock framföra några förtydliganden och förslag på förbättringar av gällande regler. I vårt svar har vi begränsat oss till de delar av förslaget som vi anser är av intresse för våra medlemmar. Det vill säga, de avsnitt som behandlar materiella bestämmelser som anger förutsättningarna för att trafikskadeersättning ska kunna betalas ut.

Personskadeförbundet RTP upplever att framställningen i promemorian är något svåröverskådlig vilket gör det svårt att enkelt tillgodogöra sig innehållet och skälen för de förslag som läggs fram. Vi har dock förståelse för komplexiteten i att införa innehållet i ett EU-direktiv i svensk rätt på ett systematiskt och enkelt sätt.

Kommentarer från Personskadeförbundet RTP

Som benämningen på promemorian anger är avsikten med förslaget att stärka skyddet för försäkringstagare och andra som skadas i trafiken. Även om det huvudsakliga motivet för utredningens arbete har varit att implementera direktivet den 24 november 2021 och därigenom införa ändringar i direktiv 2009/103/EG är det Personskadeförbundet RTPs uppfattning att frågan om ersättning till personer som skadas i trafiken borde ha behandlats i ett bredare perspektiv. Direktivets karaktär av minimidirektiv öppnar för en sådan möjlighet.

Trafikskadelagen borde även omfatta cyklister

Personskadeförbundet RTP anser att alla som skadas i trafiken – oavsett hur olyckan har gått till - ska bedömas likvärdigt. Det betyder att det enligt vårt synsätt i princip inte ska vara någon skillnad på om en personskada inträffar i trafik med ett motorfordon eller i trafik med ett icke motordrivet fordon. Särskilt mot bakgrund av att resor med cykel, inklusive elcykel, livligt understöds av samhället. Vi anser därför att när det gäller rätten till trafikskadeersättning så ska de personskador som inträffar i trafik med cykel eller elcykel jämföras med de skador som inträffar i trafik med motorfordon

Om trafikskadelagen omfattade även cyklar (inklusive elcyklar) skulle det ge ett betydligt bättre skydd för cyklister och andra skadelidande än vad som är fallet i dag.

Den som enligt nu gällande regler skadas av en cyklist – till exempel en gångtrafikanter – är tvungen att visa att cyklisten varit oaktsam för att kunna få skadestånd. För att den skadelidande ska kunna räkna med att ersättning faktiskt utbetalas måste den vållande ha förmåga att betala eller ha en ansvarsförsäkring som träder in. Om det är fråga om en smitningsolycka finns inte någon motsvarighet till Trafikförsäkringsföreningen. Den skadelidande – till exempel ett litet barn – blir då livslångt utan ersättning. Detta kan jämföras med den ersättning som hade betalats ut om personen hade haft rätt till ersättning enligt trafikskadelagens regler. Detta är av särskild betydelse för rätten till ersättning av inkomstförlust.

Personskadeförbundet RTPs bestämda uppfattning är att det måste anses vara principiellt lika angeläget att den som skadas i trafik med ett fordon som klassificeras som cykel – som kan framföras med avsevärd hastighet - ska ha samma rätt till ersättning som den som skadas i trafik med till exempel en moped klass II, som är ett trafikförsäkringspliktigt motorfordon. Än tydligare blir denna orättvisa av det nu föreliggande förslaget om rätt till ersättning vid skador i trafik av vissa fordon som – trots att krav på trafikförsäkring inte föreligger – ger samma rätt till ersättning som om trafikförsäkring hade funnits.

Det förslag som läggs fram i promemorian – utan krav på trafikförsäkring – om rätt för den som drabbas av en personskada i trafik med ett på visst sätt definierat eldrivet motorfordon utan tramp- eller vevanordning (elsparkcykel) utgör som nämnts ett exempel på, att det i vart fall inte bör göras någon skillnad mellan elsparkcyklar och elcyklar med tramp- eller vevanordning när det gäller rätt till ersättning för personskada i trafik. I vissa skeden är en elcykel – när den framförs enbart med kraften från elmotorn – fullt ut att jämföras med en elsparkcykel enligt vad som angivits ovan.

Ett naturligt nästa steg i arbetet med att förbättra reglerna om ersättning till trafikskadade är därför att låta samma regler som gäller för angivna elsparkcyklar bli tillämpliga även för cyklar som har elmotor (enligt den definition som gäller i dag) och cyklar utan elmotor.

Allvarliga brister vad gäller rättsskydd

I promemorian redovisas de bedömningar som ligger till grund för uppdelningen i olika fordonskategorier som ska omfattas respektive inte omfattas av trafikskadelagen.

Huvudregeln är att ett fordon som omfattas av trafikskadelagen också är trafikförsäkringspliktigt. Det bör framhållas att ett fordon som är trafikförsäkringspliktigt enligt gällande bestämmelser i trafikskadelagen också ska vara registrerat i vägtrafikregistret. Undantag gäller för moped klass II och för vissa motorredskap.

När det gäller nytilkomna fordon som drivs utan tramp- eller vevanordning (eldrivna fordon) är det av betydelse för klassificeringen vilken vikt och konstruktionshastighet fordonet har.

För ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning med en vikt av högst 25 kg och konstruerat för en hastighet över 20 km/tim gäller enligt promemorian trafikskadelagens bestämmelser. Detsamma gäller ett elfordon med samma typ av framdrivning om fordonet har en vikt över 25 kg och är konstruerat för en hastighet över 14 km/tim. För fordon av dessa båda kategorier gäller följaktligen att de är motorfordon och trafikförsäkringspliktiga enligt trafikskadelagen.

För elfordon utan tramp- eller vevanordning med en vikt av högst 25 kg och konstruerade för en hastighet som inte överstiger 20 km/tim gäller en särskild regel.

Genom en ny bestämmelse (§ 2 a) definieras sådana eldrivna fordon med en vikt av högst 25 kg och en konstruktionshastighet som inte överstiger 20 km/tim som motorfordon och omfattas av reglerna i trafikskadelagen i fråga om rätten till trafikskadeersättning utan krav på trafikförsäkring. Någon försäkringsplikt föreslås således inte för dessa fordon. Detsamma ska gälla fordon utan tramp- eller vevanordning med en vikt över 25 kg och med en konstruktionshastighet av högst 20 km/tim.

Trafikskadeersättning ska betalas på samma sätt som om trafikförsäkring hade funnits för fordonet vid tidpunkten för en trafikolycka med fordonet. Trafikförsäkringsföreningen ska svara för ersättningen trots att någon trafikförsäkringsplikt inte föreligger och följaktligen någon trafikförsäkringspremie inte har betalats.

I promemorian tas också särskilt upp vad som gäller beträffande fordon som är avsedda att användas av personer med fysisk funktionsnedsättning. Förslaget innebär att för det fall fordonet uppfyller kraven enligt första paragrafen andra stycket i trafikskadelagen och i a paragrafen i trafikskadelagen ska ersättning utges av Trafikförsäkringsföreningen vid skada i följd av trafik med fordonet. Något krav på trafikförsäkring föreligger således inte heller i dessa fall.

En konsekvens av förslaget är att den rätt till ersättning som tillkommer den som skadats i följd av trafik med de fordon som nu nämnts är följande. Vid en tvist med Trafikförsäkringsföreningen om trafikskadeersättning (särskilt vid personskada) har den skadelidande föraren inte ett försäkringsskydd som innehåller rättsskydd. I mål om ersättning

för personskada kan de totala rättegångskostnaderna i många fall uppgå till mycket betydande belopp – långt över den summa som kan ersättas enligt rättsskyddet.

Rättsskydd ingår normalt i en motorfordonsförsäkring som har minst omfattningen halvförsäkring. I en sådan försäkring ingår den obligatoriska trafikförsäkringen och vissa andra moment, däribland rättsskydd.

Den som väljer att teckna enbart trafikförsäkring för ett trafikförsäkringspliktigt fordon har således inte något rättsskydd i sin motorfordonsförsäkring. I hemförsäkringsvillkoren finns ett generellt undantag som gäller ägare, förare och brukare av motorfordon. Rättsskyddet i hemförsäkringen kan därför inte utnyttjas av föraren i en tvist angående rätt till trafikskadeersättning vid en trafikolycka med en icke trafikförsäkringspliktig elsparkcykel som enligt förslaget i promemorian är ett motorfordon. Ägaren till en elsparkcykel har enligt förslaget inte ens möjlighet att teckna en motorfordonsförsäkring som inkluderar rättsskydd eftersom fordonet inte är trafikförsäkringspliktigt. Föraren av en elsparkcykel som inte är trafikförsäkringspliktig kommer genom förslaget i promemorian således i ett läge där han eller hon saknar möjlighet att skaffa sig det försäkringsskydd som ett rättsskydd innebär. Detta är en allvarlig brist till nackdel för den skadelidande föraren.

Juridiskt ombud

Vi vill framhålla att den ordning som i dag gäller för den som skadas i en trafikolycka att få skäligen kostnader för ett juridiskt ombud i skaderegleringen ersatta av försäkringsbolaget (eller Trafikförsäkringsföreningen) uttryckligen måste gälla även i de fall som i förslaget omfattas av rätt till trafikskadeersättning trots att trafikförsäkringsplikt inte föreligger. Sedan 1988 – då omfattande ändringar infördes i rättshjälpslagen på detta område – har försäkringsbolagen och Trafikförsäkringsföreningen åtagit sig att svara för ersättning av den skadelidandes skäligen ombudskostnader i skaderegleringen. Personskadeförbundet RTP förutsätter att denna ordning kommer att gälla även i de fall som nu berörs.

Förbättrad ersättning till trafikskadade

Med de synpunkter som framfört ovan beträffande behovet av ytterligare skydd för trafikskadade tillstyrker Personskadeförbundet RTP de förslagna förbättringarna i promemorian om ersättning till trafikskadade.

Höjt ersättningsbelopp i motortävlingsförsäkringen

RTP tillstyrker också förslaget att höja ersättningsbeloppet i motortävlingsförsäkringen vid varje skadehändelse till 100 miljoner kr. Vi efterlyser dock besked om vart den som kan komma att bli berättigad till ersättning från motorotävlingsförsäkringen enkelt ska kunna vända sig för att få kännedom om till vilken försäkringsgivare som anspråket kan riktas eftersom någon direkt motsvarighet till Trafikförsäkringsföreningen inte finns inom området för motortävlingsförsäkring.

Förslag om nytt insolvensgarantisystem

Vi tillstyrker förslaget om ett insolvensgarantisystem. För den som drabbats av en trafikskada har den hittillsvarande lagstiftningen varit bristfällig vid försäkringsgivarens insolvens. Det nu framlagda förslaget ger den skadelidande i ett sådant fall rätt till ersättning på samma sätt som om en gällande trafikförsäkring hade funnits. Förbundet tillstyrker sammantaget att de ändringar och tillägg som i denna fråga anges i promemorian införs i trafikskadelagen och trafikförsäkringsförordningen.

Med vänliga hälsningar



Marina Carlsson
Förbundsordförande
Personskadeförbundet RTP